



Dato : 28. april 2004
J.nr. : 222-47
Sagsbeh. : AMK
Org. enhed : 2. Kontor

Supplerende grundnotat vedrørende Kommissionens ændrede forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, KOM(2004) 73 endelig

Der henvises til tidligere fremsendte grundnotat af 17. marts 2004.

Kommissionens forslag har været sendt i høring hos følgende organisationer og virksomheder:

AOPA Danmark, Atlantic Airways, Billund Lufthavn, Cabin Union Denmark, Cimber Air, Danish Air Transport, Dansam, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Flyvelederforening, Dansk Industri, Danske Pilotorganisationers Samråd (DALPA), Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Grønlandsfly, Københavns Lufthavne, Maersk Air, MyTravel, Rådet for Større Flyvesikkerhed, SAS, SID, Star Air, Sterling European Kommanditaktieselskab og Sun-Air of Scandinavia.

Af høringssvarene fra disse fremgår følgende:

Cabin Union Denmark finder det meget positivt, at der fastsættes fælles regler for arbejdstid, uddannelse og certificering af kabinepersonale i Europa. Ud fra et sikkerhedsaspekt er der ikke tvivl om, at fælles regler længe har været påkrævet. Skandinavien har gennem en lang årrække været førende med hensyn til lovgivning inden for disse områder, og CUD finder det glædeligt at se, at det øvrige Europa nu nærmer sig det skandinaviske niveau.

Det er CUD's opfattelse, at det foreliggende forslag ikke helt lever op til det ønskede, og at forslaget på væsentlige punkter giver for store muligheder for at afvige fra bestemmelserne. CUD finder det dog vigtigere at få vedtaget et fælles regelsæt end at risikere en forsinkelse af processen ved at komme med ændringsforslag på de punkter, som ikke findes at leve op til de af CUD ønskede standarder.

CUD finder det imidlertid af største vigtighed at foreslå ændringer på et enkelt punkt, hvor det foreliggende forslag (afsnit O om kabinebesætninger i forslagets bilag III) giver mulighed for at have to typer af kabinepersonale:

- Personale, der har en sikkerhedsmæssig uddannelse og har ansvaret for sikkerheden i forhold til passagerne, og
- Personale, der ikke har en sikkerhedsmæssig uddannelse og ikke har ansvaret for sikkerhed i forhold til passagerne.

Det er CUD's opfattelse, at opdelingen i to typer af besætningspersonale vil forringe sikkerheden, eftersom det vil være umuligt for passagerne at skelne mellem de to typer af personale i tilfælde af en ulykke (fx brand), som fører til evakuering af flyet. Det foreliggende forslag vil indebære, at antallet af sikkerhedsmæssigt uddannede besætningsmedlemmer vil falde på den enkelte flyvning. Dette vil umiddelbart føre til en forringelse af det eksisterende sikkerhedsniveau.

CUD opfordrer til, at der fra dansk side stilles krav om, at de typer af kabinepersonale, der ikke har en sikkerhedsmæssig uddannelse og dermed ikke har ansvar for sikkerheden over for passagerne, udgår af forslaget.

Danske Pilotorganisationers Samråd (DALPA)

DALPA udtrykker indledningsvis forundring over ikke at have haft mulighed for – via Trafikministeriet – at kommentere indholdet af Kommissionens forslag, førend den endelige udgave forelå.

DALPA henviser til forslagets betragtning (3) og bemærker, at flyve-, hvile- og tjenestetid for flyvende besætninger selvfølgelig skal tage hensyn til flyvesikkerhed. Det anføres, at prioriteringen i teksten er økonomi, sociale tiltag og herefter flyvesikkerhed i nævnte rækkefølge.

DALPA udtrykker i relation til forslagets betragtning (4) bekymring over de mange muligheder for dispensationer og undtagelser, som luftfartsselskaberne ifølge DALPA har medvirket til at få Kommissionen til at indskrive i ændringerne til forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. DALPA noterer sig, at Kommissionen selv er bekymret og ønsker, at disse dispensationer og undtagelser bliver strengt begrænset.

DALPA har i relation til forslagets artikel 8b noteret sig, at Kommissionen senest tre år efter forordningens ikrafttræden vil foretage en videnskabelig og medicinsk vurdering af bestemmelserne i afsnit Q om flyve-, hvile- og tjenestetid i forslagets bilag III. DALPA finder det uforståeligt, at Kommissionen ikke tidligere har iværksat en sådan vurdering.

DALPA har derudover fremsat en række præciserende og sproglige bemærkninger til bestemmelser i den danske version af afsnit Q (om flyve-, hvile- og tjenestetid for flyvende personale) i forslaget bilag III.

DALPA har i et bilag til høringssvaret fremsendt materiale vedrørende "dokumentation for akkumuleret træthed".

DALPA har i et andet bilag fremsendt materiale om forholdet til Rådets direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden samt Rådets direktiv 2000/34/EF om ændring af direktiv 93/104/EF om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden, for at omfatte sektorer og aktiviteter, der er undtaget fra dette direktiv, samt retspraksis.

DALPA konkluderer på den baggrund, at Danmark bør arbejde for, at Kommissionen fremsender et revideret forslag udarbejdet på grundlag af videnskabelig og medicinsk dokumentation. DALPA henleder i den forbindelse opmærksomheden på, at Kommissionen startede arbejdet med forslaget i 1989, hvorfor en udsættelse på ca. 6 måneder ikke vurderes at skade luftfartsbranchen, selvom EU udvides pr. 1. maj 2004. DALPA konkluderer videre, at Kommissionens forslag skal revideres i overensstemmelse med retspraksis.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning har følgende bemærkninger til de bestemmelser i forslaget, som omhandler kabinebesætninger (afsnit O i forslaget bilag III):

ES imødeser en snarlig afgørelse om, hvorvidt der kræves certifikat for kabinebesætningsuddannelse eller ej. Det anføres, at hovedparten af EU-landene i dag har krav om certificering af kabinebesætningsuddannelse, men at der synes at være vanskeligheder med at træffe beslutning herom. En lempelse af kravene vil muligvis kunne bidrage hertil.

Det anføres videre, at hvis der ikke træffes beslutning om certificering inden den 1. maj 2004, må der forudses øgede vanskeligheder, eftersom mange af de nye medlemslande ikke formodes at have krav om certificering af kabinebesætningsmedlemmer. De nye medlemslande formodes videre ikke at være beredte til at gennemføre krav om certificering.

ES har følgende bemærkninger til de bestemmelser i forslaget, som omhandler flyve-, hvile- og tjenestetid for flyvende besætninger (afsnit Q i forslaget bilag III):

ES imødeser en snarlig beslutning om flyve-, tjeneste- og hviletid for flyvende besætninger. Der er tale om en proces, som har stået på i mange år. Det anføres, at manglende fælles regler inden for EU resulterer i, at der opretholdes en uheldig konkurrencesituation, hvor danske selskaber har snæv-

rere muligheder for at anvende deres personel, end det er tilfældet for konkurrerende udenlandske selskaber. Efter EU's udvidelse pr. 1. maj 2004 forudses det, at den uheldige konkurrencesituation vil blive skærpet.

Maersk Air har følgende bemærkninger til de bestemmelser i forslaget, som omhandler flyve-, hvile- og tjenestetid for flyvende besætninger (afsnit Q i forslagets bilag III):

Maersk Air påpeger, at flyve-, hvile- og tjenestetidsbestemmelser for flyvende personale gennem en årrække har været genstand for intens debat. Der har inden for såvel EU som den europæiske sammenslutning af luftfartsmyndigheder JAA (Joint Aviation Authorities) været gjort flere forsøg på at harmonisere reglerne på området, men hidtil uden succes. Der synes imidlertid nu at være en realistisk mulighed for endelig at kunne gennemføre en EU-regulering på området.

Det oplyses videre, at konkurrencen inden for international luftfart er skærpet voldsomt i de senere år. Flyve-, hvile- og tjenestetidsbestemmelser har en væsentlig indflydelse på flyvesikkerheden og bør derfor ikke være genstand for den indbyrdes konkurrence mellem luftfartsselskaberne. Det er derfor på tide, at der gennemføres et fælles regelsæt for EU's luftfartsselskaber.

Henset til ønsket om lige konkurrencevilkår for EU-luftfartsselskaber finder Maersk Air det ikke acceptabelt, at det foreliggende forslag (pkt. A, 2.1.b, i afsnit Q i forslagets bilag III) giver mulighed for fastsættelse af nationale varianter af regelsættet.

Det er videre opfattelsen, at det kommende fælles EU-regelsæt bør erstatte medlemslandenes gældende nationale bestemmelser om tjenestetid m.v. (de danske bestemmelser findes i Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) 5-17 om flyve- og hviletidsbestemmelser for rute- og charterflyvning med flyvemaskiner).

Maersk Air finder det ikke acceptabelt, hvis gældende danske bestemmelser, som er mere restriktive end de af Kommissionen foreslåede bestemmelser, vil blive bibeholdt som en del af et nyt dansk regelsæt (udarbejdet på grundlag af et kommende EU-regelsæt).

Maersk Air henleder i samme forbindelse opmærksomheden på, at de fleste større luftfartsselskaber i dag anvender standardiserede IT-besætnings-disponeringssystemer. Hvis der fra dansk side ønskes særlige nationale ordninger i forhold til det kommende EU-regelsæt, vil det - udover omkostninger til ekstra besætningsmedlemmer - også medføre ekstra omkostninger til IT-udvikling.

Maersk Air har derudover fremsat indholdsmæssige og præciserende bemærkninger til konkrete bestemmelser i afsnit Q (om flyve-, hvile- og tjenestetid for flyvende personale) i forslaget bilag III.

SAS bemærker, at Rådet og Kommissionen allerede i 1989 anerkendte behovet for at harmonisere bestemmelser, der gælder for civil luftfart dels for at opretholde et højt sikkerhedsniveau, dels for at sikre fair konkurrence. Siden er der både i EU- og i JAA-regi gjort et stort arbejde for at harmonisere bestemmelserne. Det har imidlertid vist sig at være vanskeligt at nå til enighed inden for navnlig bestemmelser om kabinebesætninger og bestemmelser om flyve-, hvile og tjenestetid for flyvende personale. Med Kommissionens forslag synes det nu muligt at nå en løsning inden for disse to områder.

SAS støtter fuldt og helt Kommissionens initiativ. Det påpeges, at konkurrencen inden for international luftfart er blevet skærpet i de senere år, og at bestemmelser om flyve-, hvile- og tjenestetid ikke bør være et parameter i den indbyrdes konkurrence. Det er derfor på høje tid, at der indføres et fælles regelsæt på området. SAS ser derfor gerne, at der gøres alt for at fremme en snarlig vedtagelse af et sådant regelsæt. Behovet herfor er ikke mindst accentueret af den forestående EU-udvidelse og de påbegyndte samtaler mellem EU og USA.

SAS henviser til forslaget betragtning 4, hvoraf det bl.a. fremgår, at medlemslandene bør "have beføjelse til at dispensere fra de fælles tekniske krav og administrative procedurer eller indføre undtagelser. Sådanne dispensationer og undtagelser kan dog i bestemte tilfælde underminere de fælles sikkerhedskrav eller skabe markedsfordrejning, og det er derfor nødvendigt, at omfanget heraf begrænses strengt, og at udstedelse af undtagelser er betinget af passende EF-kontrol. Med henblik herpå bør Kommissionen have beføjelse til at træffe beskyttelsesforanstaltninger".

SAS finder det ikke klart, hvad "passende EF-kontrol" indebærer. Videre anføres det, at hvis målsætningen om at opretholde et højt sikkerhedsniveau og sikre fair konkurrence skal gennemføres, er det særdeles vigtigt, at eventuelle dispensationer til eller undtagelser fra disse bestemmelser begrænses til et absolut minimum.

SAS bemærker også, at det efter forslaget betragtning 4 og artikel 8 (om dispensation fra forslaget tekniske krav og administrative procedurer i tilfælde af fx umiddelbare flyvesikkerhedsproblemer eller tvingende operationel nødvendighed) er op til Kommissionen at overvåge og endeligt godkende eventuelle dispensationer eller undtagelser fra det fælles regelsæt. SAS finder det i denne sammenhæng vigtigt, at tilhørende procedurer er transparente.

SAS noterer sig endvidere, at godkendte dispensationer eller undtagelser efter forslagets artikel 8(6) vil blive meddelt "alle medlemsstaterne, som så også har ret til at anvende denne foranstaltning". SAS ser her en åbenbar risiko for, at reglerne over tid kan blive udvandet og variere betragteligt mellem de respektive medlemslande.

SAS henviser til forslagets artikel 8a(1), som (i forhold til afsnit Q om flyve-, hvile- og tjenestetid i forslagets bilag III) åbner mulighed for en vis fleksibilitet for medlemslandene i forhold til nærmere opregnede bestemmelser. SAS anfører, at det ikke eksplicit fremgår, hvorvidt de enkelte medlemslandes beføjelser til at dispensere fra det fælles regelsæt er begrænset til netop disse punkter. SAS finder, at muligheden for nationale varianter af det fælles regelsæt bør begrænses til et absolut minimum, og formuleringen i denne artikel bør følgelig præcisere, at eventuelle dispensationer er begrænset til de nævnte punkter.

SAS henviser videre til forslagets artikel 8b, hvoraf det fremgår, at "sene-
nest tre år efter denne forordnings ikrafttrædelse foretager det europæiske luftfartssikkerhedsagentur en videnskabelig og medicinsk vurdering af bestemmelserne i subpart Q i bilag III". SAS anerkender naturligvis berettigelsen af videnskabelig og medicinsk ekspertise på området, men finder ligeledes, at også operationelle erfaringer bør inddrages.

SAS har derudover fremsat en række indholdsmæssige og præciserende bemærkninger til konkrete bestemmelser i afsnit Q (om flyve-, hvile- og tjenestetid for flyvende personale) i forslagets bilag III.

Star Air har følgende bemærkninger til de bestemmelser i forslaget, som omhandler flyve-, hvile- og tjenestetid for flyvende besætninger (afsnit Q i forslagets bilag III):

Star Air påpeger, at de foreslåede bestemmelser i afsnit Q er baseret på en tekst, der i fællesskab er godkendt af ERA (European Regions Airline Association) og AEA (Association of European Airlines). Det anføres, at teksten bærer præg af, at de luftfartsselskaber, der har udarbejdet den, udelukkende eller hovedsageligt udfører flyvninger, der ikke i væsentligt omfang berører den definerede "lokale nat".

Videre påpeges det, at EEA (European Express Association) er en organisation, der repræsenterer europæiske interesser for nogle af verdens førende "over night" pakkeselskaber, herunder DHL, World Wide Express, FedEx og United Parcel Service (UPS). Star Air oplyser, at selskabet har som hovedopgave at udføre kontraktflyvninger for denne type selskaber.

Star Air finder det meget beklageligt, at kun en del af den europæiske luftfartsindustri (gennem organisationer, der repræsenterer luftfartsselskaber, som primært udfører passagerflyvninger i dag- og aften timerne) har haft

lejlighed til at få indflydelse på forslaget, mens EEA-repræsenterede luftfartsselskaber (der typisk udfører fragtflyvninger i nattetimerne) ikke er blevet konsulteret.

Det anføres videre, at Kommissionens forslag helt ignorerer "over night" pakkeselskabernes specifikke karakteristika og derfor vil skabe alvorlige operationelle problemer henset til, at der er en markant forskel på "fatigue" niveau hos piloter, der flyver skiftevis nat og dag, og piloter, der udelukkende flyver nat (eller dag).

Star Air anerkender, at forslagets artikel 8a åbner mulighed for, at der kan fastsættes nationale undtagelser til forslagets bestemmelser om flyve-, hvile- og tjenestetid for flyvende personale. For at sikre en objektiv vurdering af foreslåede undtagelser (og samme virkning for alle medlemslande) finder Star Air, at vurderingen heraf alene bør ligge i Kommissionens regi. Derved sikres det, at bestemmelser om flyve-, hvile- og tjenestetid ikke bliver et konkurrenceparameter.

Star Air har derudover fremsat indholdsmæssige og præciserende bemærkninger til bestemmelser i den danske udgave af afsnit Q (om flyve-, hvile- og tjenestetid for flyvende personale) i forslagets bilag III.

Afslutningsvis anbefaler Star Air, at der foretages en klarificering af nærmere angivne bestemmelser i den danske udgave af afsnit Q i forslagets bilag III. Videre anbefales det, at natoperatører undtages fra afsnit Q, indtil dette afsnit er revideret, eller der er udarbejdet et regelsæt tilpasset denne form for operation.